Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 23. Warszawa, 25 kwietnia 1936 r. Rok XVIII

T R E Ś C:

SPRAWY DRÓG WODNYCH.

112.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 kwietnia 1936 r. Nr. Ż. IV. 588/7/36 w sprawie przepisów o doniesieniach i przeprowadzeniu dochodzeń w sprawach wypadków na drogach wodnych śródlądowych.

§ 1.

Zatwierdzam przepisy o doniesieniach i przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków na drogach wodnych śródlądowych, stanowiące załącznik do zarządzenia niniejszego.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1-go maja 1936 r. Jednocześnie tracą moc obowiązującą: zarządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 24 stycznia 1927 r. Nr. VI — 1809/26 o prowadzeniu pamiętników awaryj oraz instrukcja, dotycząca sporządzania protokółów zderzeń statków, zatwierdzona przez Ministra Robót Publicznych dnia 23 czerwca 1919 r. (Mon. Pol. Nr. 180).

Załącznik Nr. 1.

(*Str. 1*).

R E J E S T R

wypadków na drogach wodnych śródlądowych, będących w zarządzie Państwowych Zarządów Wodnych, podległych Wojewodzie

(*Str. 2*).

Nr. kolejny	Data wypadku (rok, miesiąc, dzień, godzina)	Miejsce i rodzaj wypadku, szczegółowy opis wypadku i miejsca wypadku, nazwiska i adresy właścicieli oraz rodzaj i nazwy objektów pływających	Szczegółowy opis okoliczności, jakie poprzedziły wypadek	Przyczyna wypadku stwierdzona lub przypuszczalna	Następstwa wypadku	Kto został uznanym winnym (nazwisko i stanowisko) i jak ukarany — albo dokąd skierowano sprawę	Jakie zarządzenia wydano, celem uniknięcia podobnych wypadków w przyszłości	U W A G I:
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Załącznik do Nr. Ż. IV. 558/7/36 z dnia 6/IV-1936.

PRZEPISY
o doniesieniach i przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków na drogach wodnych śródlądowych.

Postanowienia wstępne.

§ 1.

Za wypadki w rozumieniu przepisów niniejszych uważa się:

1) zderzenie statków, łodzi lub tratew pomiędzy sobą, skutkiem którego powstały szkody w taborze lub w towarze, albo zaszedł wypadek okaleczenia lub utonięcia osób;

2) najechanie statku, łodzi lub tratwy na: mieliznę, most, prom przewozowy, kamienie podwodne, lub na inne przeszkody, jeżeli to spowodowało uszkodzenie statku, łodzi, tratwy, najechanego objektu lub przewożonego ładunku, albo też wywołało unieruchomienie statku, któremu nie można zaradzić bez pomocy z zewnątrz, lub przerwę w ruchu ponad 6 godzin;

3) zatonięcie statku, łodzi lub tratwy na szlaku żeglownym lub poza tym szlakiem, jak również podczas postoju w porcie lub zimowisku;

4)zatarasowanie szlaku żeglownego, powodujące wstrzymanie ruchu na drodze wodnej na okres dłuższy niż 6 godzin;

5) uszkodzenie kadłuba statku, maszyn napędowych, pędników, steru lub innych części, jeżeli spowodowało to unieruchomienie statku lub łodzi na czas dłuższy;

6) wybuch kotła parowego albo pożar na statku lub łodzi;

7) uszkodzenie znaków orjentacyjnych, budowli wodnych, wodowskazów lub przewodów krzyżujących się z drogą wodną;

8) zdarzenia żywiołowe, jak powodzie, pochód lodu oraz zaburzenia atmosferyczne, jak ulewy, śnieżycie, mgły i t. p. jeżeli spowodowały znaczniejsze szkody lub wywołały przerwę w ruchu żeglownym, trwającą ponad 24 godziny;

9) szkody spowodowane wypadkami żywiołowemi w budynkach, budowlach i urządzeniach, należących do administracji dróg wodnych oraz w objektach na drogach wodnych;

10) wypadki z ludźmi, zaszłe na statkach, w składach i urządzeniach, należących do administracji dróg wodnych, tudzież przy robotach na drogach wodnych.

Doniesienia o wypadkach.

§ 2.

Każdy funkcjonarjusz (pracownik) państwowej służby wodnej, powinien niezwłocznie zawiadomić swego bezpośredniego zwierzchnika służbowego o spostrzeżonym wypadku (§ 1).

O wypadkach zaszłych na wodach, znajdujących się poza obszarem dróg wodnych, podległych państwowym zarządom wodnym w myśl § 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3 stycznia 1933 r. o organizacji zarządu dróg wodnych (Mon. Pol. z 1933 r. Nr. 80, poz. 103 i z 1934 r. Nr. 20, poz. 29), należy zawiadamiać bezpośredniego zwierzchnika służbowego tylko wtedy, jeżeli wypadki te mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu na drodze wodnej albo mogą spowodować zniszczenie lub uszkodzenie budowli wodnych.

Obowiązki kierowników statków, łodzi i tratew w zakresie zgłaszania organom nadzorczym nad żeglugą i spławem o dostrzeżonych wypadkach na drogach wodnych, jakoto o zniekształceniach, uszkodzeniach lub zniszczeniach znaków orjentacyjnych, których brak lub istotne zniekształcenie może się stać przyczyną awarji, o zderzeniach statków, łodzi lub tratew, o ich utknięciu na mieliźnie, o zatonięciu i wogóle o wypadkach, którym uległy statki, łodzie lub tratwy, normują postanowienia rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23 marca 1934 r. o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr. 37, poz. 335, §§ 58, 62, 119 i 120).

Organ nadzorczy nad żeglugą i spławem, który zauważył wypadek, albo został o nim powiadomiony przez kierownika statku, łodzi lub tratwy, powinien niezwłocznie zawiadomić o tem właściwy państwowy zarząd wodny, podając przebieg, okoliczności i przyczynę wypadku, o ile może to ustalić na podstawie własnej obserwacji, lub na podstawie otrzymanych wiadomości.

Sposób zawiadamiania państwowych zarządów wodnych o wypadkach ustalają te zarządy, zależnie od miejscowych warunków.

§ 3.

Państwowy Zarząd Wodny, po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku, powinien zorganizować, w razie potrzeby, natychmiastową pomoc, zarządzić obstawienie miejsca wypadku sygnałami, zastosować wszelkie możliwe środki dla przywrócenia porządku na drodze wodnej i po wstępnem ustaleniu szczegółów, charakteru i rozmiarów wypadku, donieść o tem swej władzy przełożonej II instancji (Wojewódzki Wydział Dróg Wodnych albo Oddział Wodny). O wypadkach, wypływających z urzędowej działalności organów wodnych, które spowodowały śmierć lub poważniejsze okaleczenia osób, albo stratę dla Skarbu Państwa ponad 2000 zł., donosi Państwowy Zarząd Wodny również władzy naczelnej (Ministerstwo Komunikacji — Biuro Dróg Wodnych i Główna Inspekcja Komunikacji).

Doniesienia do władz naczelnych należy wysyłać za pomocą telegramów lub telefonogramów.

Wojewódzka Władza administracji ogólnej ustali, zależnie od miejscowych warunków, sposób zawiadamiania jej o poszczególnych rodzajach wypadków, oraz określi wypadki o których Państwowe Zarządy Wodne powinny robić bezpośrednie doniesienia do powiatowych władz administracji ogólnej i do władz sądowych.

O awarjach, wskutek których nastąpiło zatarasowanie szlaku żeglownego, albo uszkodzenie śluz, urządzeń przeładunkowych, portów i ładowni, uniemożliwiające korzystanie z nich, zawiadamia Wydział Dróg Wodnych (Oddział

Wodny) Wydział Wojskowy Urzędu Wojewódzkiego.

O wypadkach z ludźmi należy zawiadomić również Ubezpieczalnię Społeczną.

§ 4.

Doniesienia o wypadkach telegraficzne, telefoniczne i pisemne powinny być redagowane wyraźnie, zwięźle i rzeczowo i nie powinny zawierać zbędnych szczegółów. Dodniesienia te powinny jednak zawierać następujące dane:

1) datę wypadku — rok, miesiąc, dzień i godzinę,

2) miejsce wypadku — nazwę drogi wodnej, kilometr, brzeg, nazwę miejscowości, ewentualnie wskazanie czy to jest przystań, zimowisko, port, warsztaty lub składy i t. p.,

3) krótki opis wypadku, sporządzony po ustaleniu towarzyszących mu okoliczności,

4) przyczynę wypadku — stwierdzoną lub przypuszczalną,

5) następstwa wypadku — krótki opis uszkodzeń taboru i wiezionego ładunku, ilość osób rannych i zabitych, przerwę w ruchu i t. p.,

6) zwięzłe przytoczenie wydanych zarządzeń celem przywrócenia stanu normalnego.

Jeżeli po wysłaniu doniesienia zostaną ujawnione nowe okoliczności, które mają zasadnicze znaczenie dla wyjaśnienia przyczyny wypadku, należy przesłać dodatkowe doniesienie z podaniem tych okoliczności.

Jeżeli spowodu wypadku niezbędne jest wkroczenie policji państwowej, dla utrzymania porządku, ochrony mienia państwowego lub mienia osób korzystających z drogi wodnej, lub z innych powodów, Państwowy Zarząd Wodny powinien, niezależnie od zawiadomienia powiatowej władzy administracji ogólnej, zawezwać pomocy najbliższego posterunku policyjnego.

Dochodzenia.

§ 5.

Dochodzenie w sprawie wypadku przeprowadza kierownik właściwego Państwowego Zarządu Wodnego, albo wyznaczony przez niego funkcjonarjusz.

Gdy wypadek miał miejsce w państwowych warsztatach, magazynach lub składach, nie podlegających żadnemu Państwowemu Zarządowi Wodnemu, albo też przy robotach, prowadzonych przez osobne kierownictwo, dochodzenie przeprowadza kierownik warsztatów, zarządzający magazynem lub składem, albo kierownik danych robót.

Wojewódzka władza administracji ogólnej powinna, w wypadkach poważniejszych, a zwłaszcza w wypadkach, które wypływają z zaniedbań w urzędowej działalności organów państwowej służby wodnej i spowodowały śmierć lub poważne okaleczenie osób albo straty dla Skarbu Państwa ponad 2000 zł, wyznaczyć swego przedstawiciela dla przeprowadzenia dochodzenia lub dla nadzoru nad przeprowadzeniem dochodzenia. Ponadto powołana wyżej władza, jak również władze centralne, mogą zarządzić dochodzenie przez osobną w tym celu wyznaczoną komisję.

§ 6.

Prowadzący dochodzenie w sprawie wypadku bada świadków, wyjaśnia na miejscu okoliczności wypadku, ustala przyczyny i następstwa wypadku, oraz winnych, jak również stopień i rodzaj ich winy, wskazuje czy i jakie przepisy zostały przez winnych naruszone i w związku z tem stawia wnioski, albo co do wymiaru kary w drodze postępowania karno-administracyjnego, albo co do skierowania sprawy na drogę sądową, albo wreszcie, przy ustaleniu winy pracowników lub funkcjonarjuszy państwowych, nadaje sprawie dalszy bieg służbowy, a ponadto wskazuje środki zaradcze, celem uniknięcia podobnych wypadków w przyszłości.

O wynikach dochodzenia sporządza się protokuł, który powinien zawierać:

1) datę i miejsce sporządzenia;

2) oznaczenie rodzaju wypadku (§ 1);

3) datę wypadku — rok, miesiąc, dzień, godzinę;

4) szczegółowy opis wypadku i miejsca wypadku (warunki terenu, stan drogi wodnej, stan wody i t. p.);

5) szczegółowy opis okoliczności, jakie poprzedziły wypadek; tu należy podać warunki atmosferyczne, rozporządzenia w kolejnym porządku, wydane przez kierowników statków, łodzi lub tratew, których wypadek dotyczył, wyszczególnić podane sygnały słuchowe i wzrokowe, określając w miarę możności na jakiej odległości od miejsca wypadku i na jaki czas przed wypadkiem zostały podane; przy awarjach statków, łodzi lub tratew, będących w ruchu należy jaknajdokładniej ustalić, czy statek idący w górę rzeki zatrzymał się i w jakiej odległości od statku, łodzi lub tratwy, idących w dół rzeki oraz czy statek idący w dół rzeki powstrzymał swój bieg i kiedy; jeżeli awarja nastąpiła w porze nocnej, albo podczas mgły, śnieżycy lub burzy, należy ustalić czy były wystawione znaki i światła sygnałowe, czy dawano przepisowe sygnały dźwiękowe, oraz przytoczyć wszystkie okoliczności, które mogą służyć do wyjaśnienia przyczyn powstania wypadku;

6) stwierdzoną lub przypuszczalną przyczynę wypadku — bezpośrednią i uboczną, — przyczem należy jaknajdokładniej wyjaśnić, czy przyczyną wypadku nie była zła wola ze strony załóg statków, łodzi lub tratew, osób pracujących w przedsiębiorstwie, lub osób postronnych; gdy chodzi o awarję — należy podać czy nie nastąpiła ona naskutek złego stanu szlaku żeglownego, nieprawidłowego lub niedostatecznego oznaczenia tego szlaku znakami orjentacyjnemi, nadmiernej szybkości ruchu statków, łodzi lub tratew, nieprzepisowego podania sygnałów lub naskutek nieudolności kierowników i załóg statków, łodzi lub tratew; jeżeli przyczyną awarji była przeszkoda na szlaku żeglownym (kamienie podwodne, karcze, zatopione kotwice) należy ustalić, czy przeszkoda ta powstała wskutek siły wyższej, czy też wskutek niedopatrzenia lub niedbalstwa; gdy chodzi o zatonięcie statku lub łodzi, będących w ruchu lub na

postoju, należy wyjaśnić, czy przyczyną wypadku nie był brak dozoru, nieprawidłowe załadowanie lub nadmierne obciążenie, wreszcie w wypadku pożaru należy ustalić, czy urządzenia przeciwpożarowe odpowiadały wymaganiom obowiązujących przepisów, czy ładunek był w odpowiedniem opakowaniu i należycie rozlokowany i przykryty i t. p.;

7) następstwa wypadku, a więc zatarasowanie szlaku żeglownego, przerwa w ruchu statków lub warsztatów, wypadki śmierci lub poranienia osób, zatonięcie lub utknięcie na mieliźnie statku, łodzi lub tratwy, szczegółowy spis uszkodzeń powstałych na statkach, łodziach, tratwach, budowlach wodnych lub warsztatach i t. p.;

8) przebieg akcji ratowniczej, a jeżeli była potrzebna pomoc zzewnątrz, wzmiankę kto zawezwał, kogo zawezwano, kto udzielił pomocy, jakie środki zastosowano, czy i kogo zawezwano do oszacowania szkód;

9) imiona, nazwiska, stanowiska i adresy osób winnych i stopień ich winy, oraz imiona, nazwiska, stanowiska i adresy świadków (§ 7, p. 2);

10) wnioski co do wymiaru kary, ewentualnie co do skierowania sprawy na drogę karno-administracyjną lub karno-sądową, względnie co do umorzenia sprawy;

11) środki zaradcze, celem uniknięcia podobnych wypadków w przyszłości;

12) podpis prowadzącego dochodzenie.

§ 7.

Do protokułu dochodzenia należy dołączyć:

1) dokładny szkic miejsca wypadku ze wskazaniem, jeżeli chodzi o awarję, kierunku nurtu, głębokości na szlaku żegownym i jego przybliżonej szerokości, rozmieszczenia budowli wodnych, znaków wytyczenia szlaku żeglownego, położenia wszelkich statków, łodzi i tratew, które znajdowały się na szlaku żeglownym i mogły wywierać wpływ na położenie objektów, które uległy awarji, wreszcie, położenia objektów uszkodzonych bezpośrednio przed i po awarji;

2) pisemne zeznania świadków — zarówno funkcjonarjuszów państwowej służby wodnej, którzy byli uczestnikami lub świadkami wypadku, jak i osób obcych, jeżeli mogą one dać wyjaśnienia w sprawie wypadku.

Treść zeznań powinna być ujęta w formę zwięzłą i zawierać jasne i rzeczowe dane. W razie rozbieżności zeznań należy przeprowadzić konfrontację przesłuchiwanych i wynik wpisać do zeznań protokularnych.

Zeznanie powinno być podpisane przez zeznającego, oraz przez osobę odbierającą zeznanie, względnie przez prowadzącego dochodzenie.

§ 8.

W zależności od wyników dochodzenia o wypadku Państwowy Zarząd Wodny może sprawę bądź umorzyć, bądź też skierować na drogę karno-administracyjną lub karno-sądową. Jeżeli z dochodzenia wynika, że winę ponoszą funkcjonarjusze państwowej służby wodnej, Państwowy Zarząd Wodny powinien nadać sprawie dalszy bieg służbowy.

Przepis niniejszy nie narusza w niczem postanowień § 15 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 30 października 1933 r. o patentach żeglarskich (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 3, poz. 9); w wypadkach wskazanych w tym paragrafie Państwowy Zarząd Wodny powinien odstępować bezzwłocznie odpis pełnego protokułu dochodzenia Wojewódzkiej władzy administracji ogólnej z właściwym wnioskiem.

Wojewódzka Władza Administracji Ogólnej (Wydział Dróg Wodnych albo Oddział Wodny) po otrzymaniu doniesienia o wypadku może zażądać nadesłania jej protokułu dochodzenia o wypadku wraz z odpisami załączników i po zbadaniu całego materjału zarządzić środki zaradcze celem uniknięcia powtórzenia się takich wypadków w przyszłości.

Odpisy protokułu i załączników należy wydawać na żądanie osobom zainteresowanym (osobom, które ucierpiały przy wypadku, właścicielom lub posiadaczom statków, łodzi lub tratew, które zatonęły lub zostały uszkodzone, osobom które ponoszą odpowiedzialność za wypadek i t. p.).

§ 9.

Wojewódzkie Wydziały Dróg Wodnych lub Oddziały Wodne Urzędów Wojewódzkich prowadzą rejestry wypadków, według załączonego wzoru (załącznik Nr. 1).

Corocznie, najpóźniej do dnia 1 marca należy przesyłać do Ministerstwa Komunikacji (Biuro Dróg Wodnych) wyciągi z tego rejestru za rok ubiegły.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 82936. 25.IV.36. 8800.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K. (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28. Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.658). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr.

Prenumeratę wpłacać należy przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyncze wykonywa się jedynie po wpłaceniu należności.

Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów wnosić należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Wydawnictwa M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.